Aggiornamento del **Piano Generale del Traffico Urbano** della Città di Pescara

La partecipazione pubblica per un piano urbano del traffico condiviso

Gruppo di lavoro

SYSMA SYSTEMS MANAGEMENT (capogruppo)
SIPET Soc.Coop.S.t.p. - Transport Engineering Consulting - Ing. Simone Grasso (mandanti)

Dialogo strutturato
Primo incontro con gli stakeholders

Pescara, 12 dicembre 2017

Indice della presentazione

- La **procedura** di **partecipazione**
  - Partecipanti
  - Fasi
  - Obiettivi

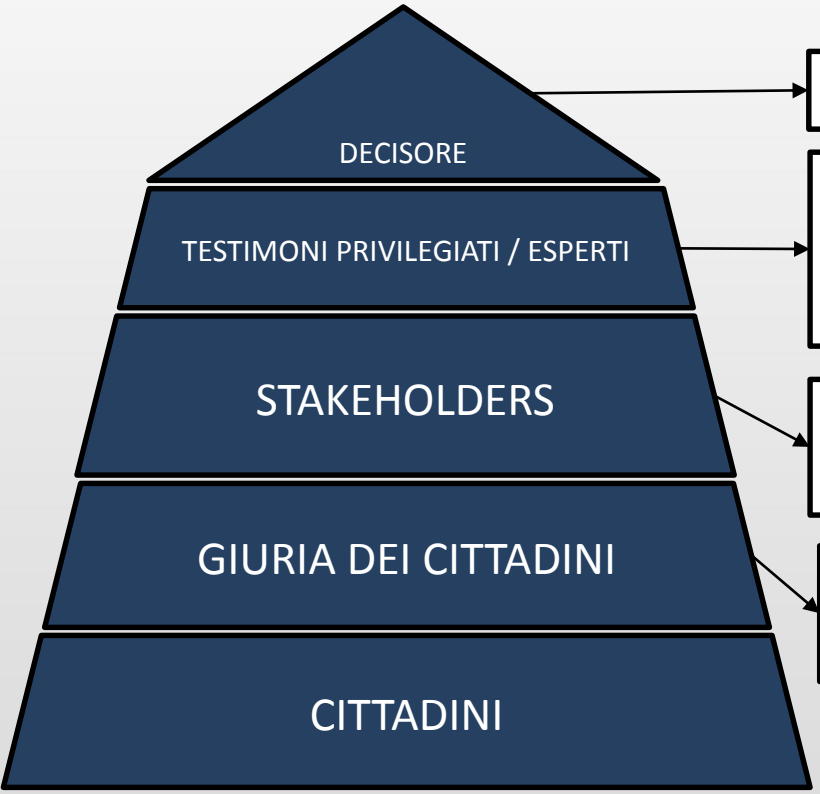
- **Piano urbano del traffico, mobilità sostenibile** e **pianificazione partecipata** dei trasporti

- L'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano di Pescara:

  schema preliminare di piano (versione 1)

La procedura di partecipazione

Partecipanti



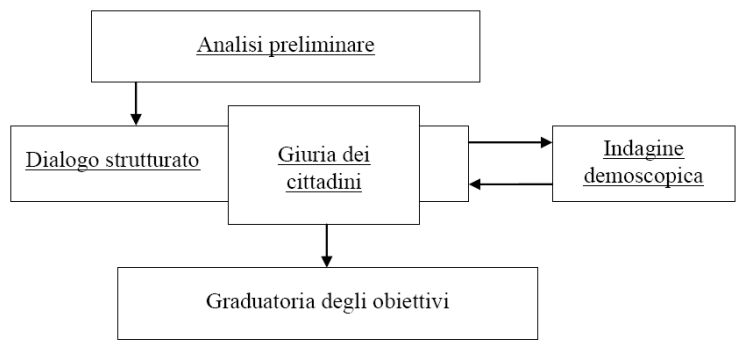
Amministrazione comunale

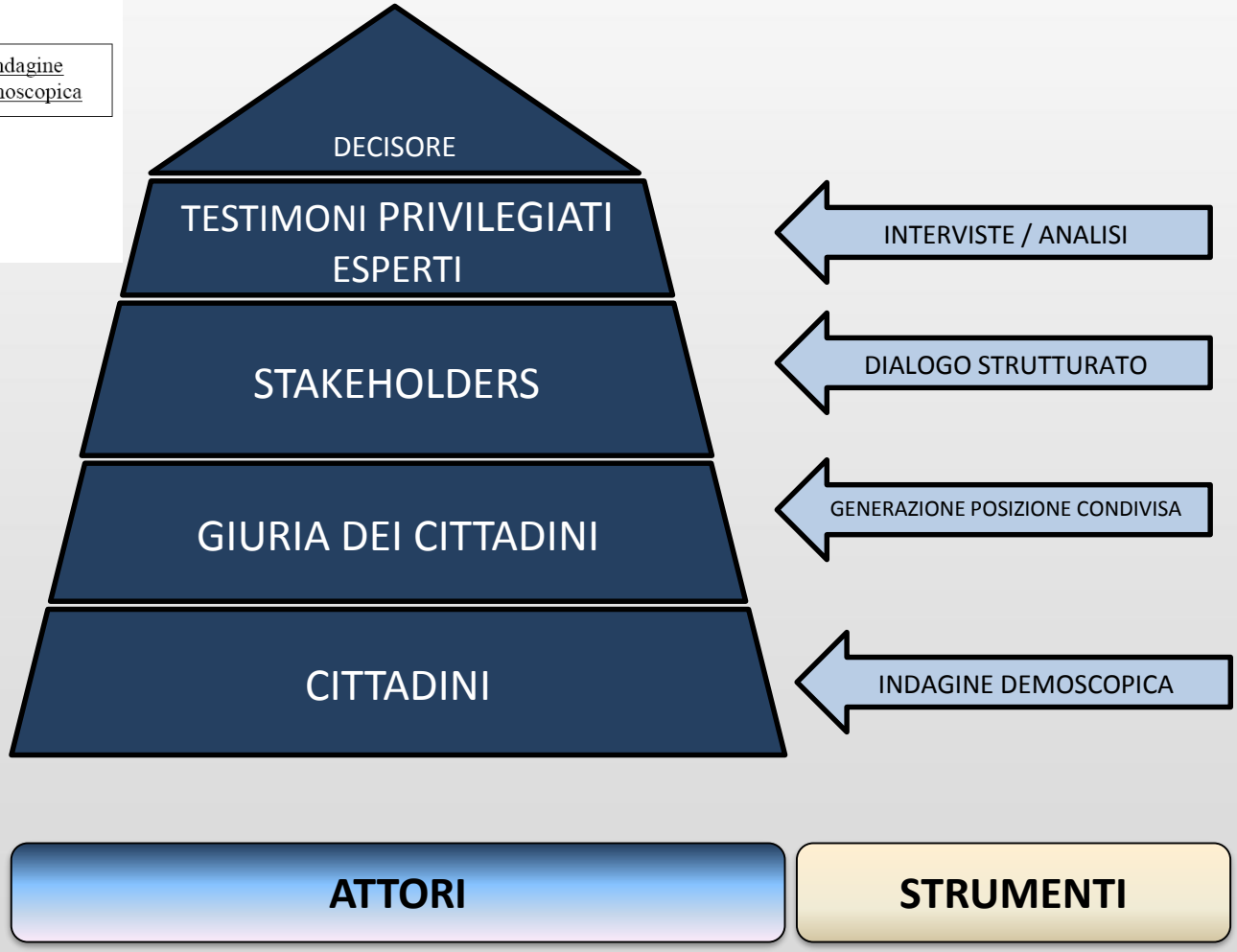
Soggetti con una buona conoscenza della realtà locale e competenze sul tema della mobilità urbana

Portatori di interessi specifici legati ai temi della mobilità urbana

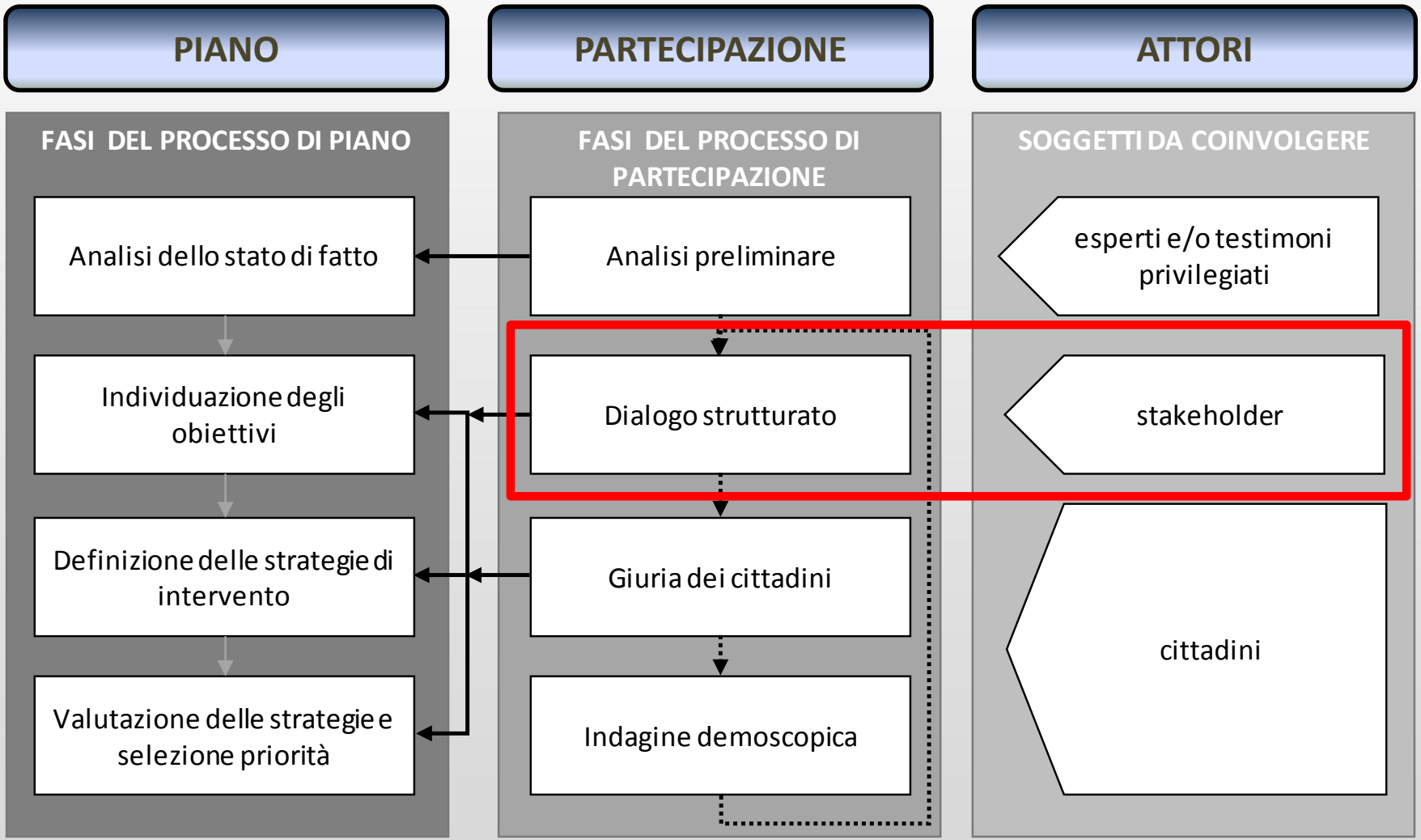
Gruppo di cittadini rappresentativo dell'intera popolazione urbana

Fasi e schema logico della pianificazione partecipata



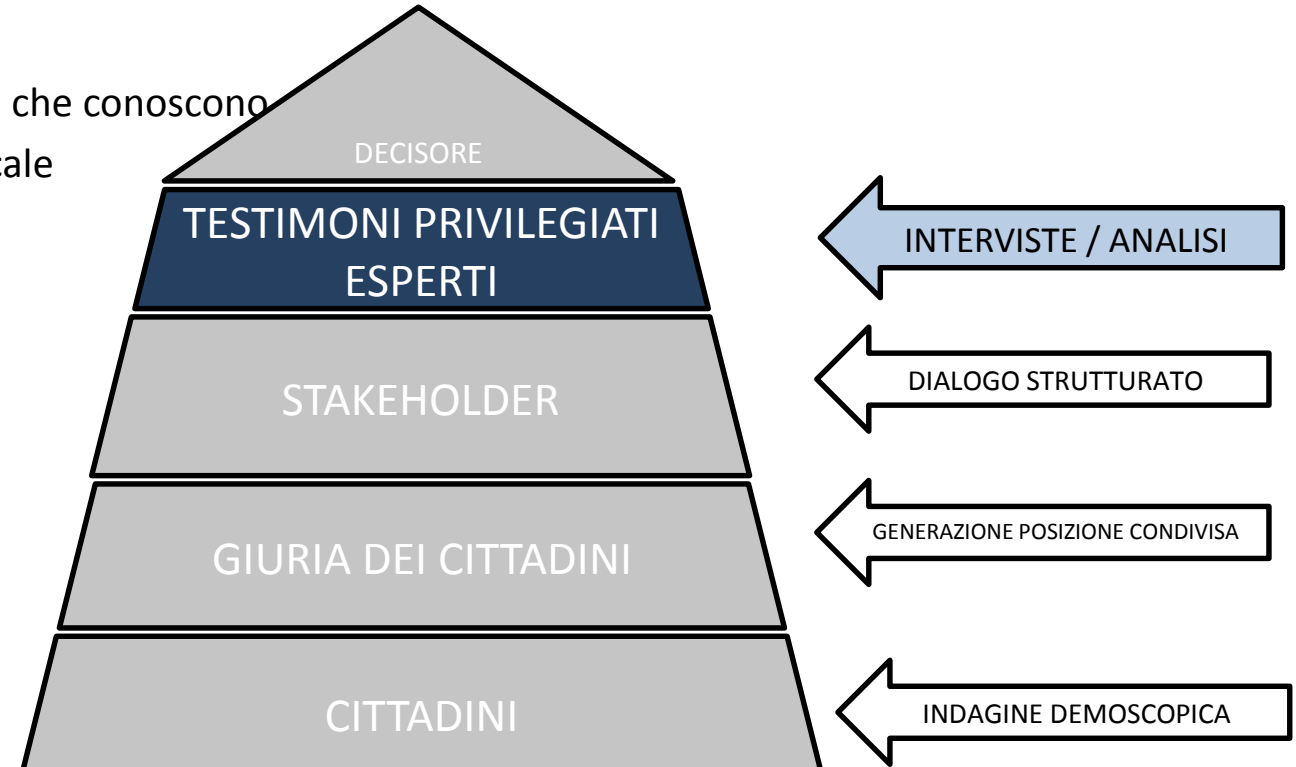


Schema del piano di partecipazione dell'Aggiornamento del PGTU di Pescara



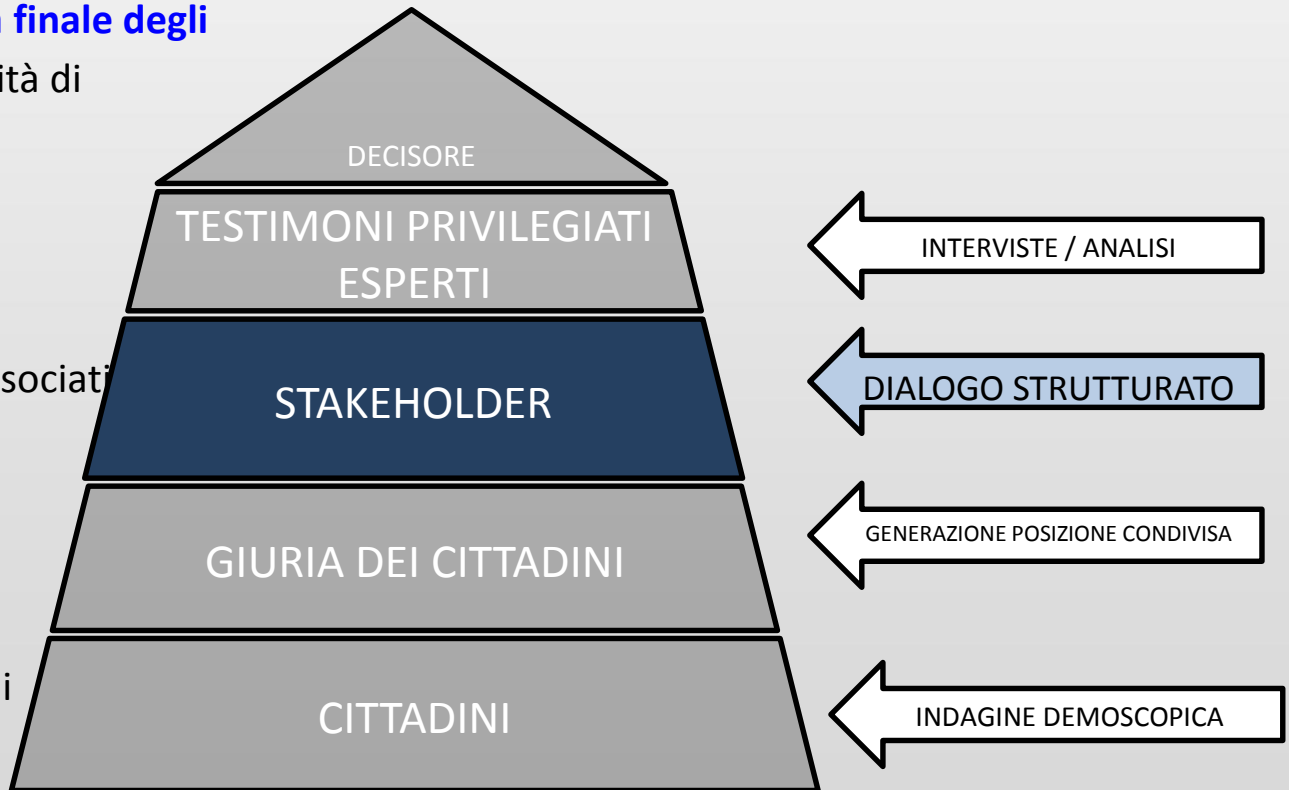
INTERVISTE A TESTIMONI PRIVILEGIATI

- **Finalità**
  - Migliorare la conoscenza del contesto già precedentemente analizzato con studi e indagini sul campo (Quadro conoscitivo)
  - Creare la **versione preliminare dello schema di piano** (versione 1)
- **Numero di testimoni:** 12
- **Caratteristiche:**
  - Esperti e soggetti autorevoli che conoscono adeguatamente la realtà locale
- **Settori di competenza**
  - Trasporti
  - Attività economiche
  - Turismo
  - Beni culturali
  - Università
  - Associazioni
  - Professionisti



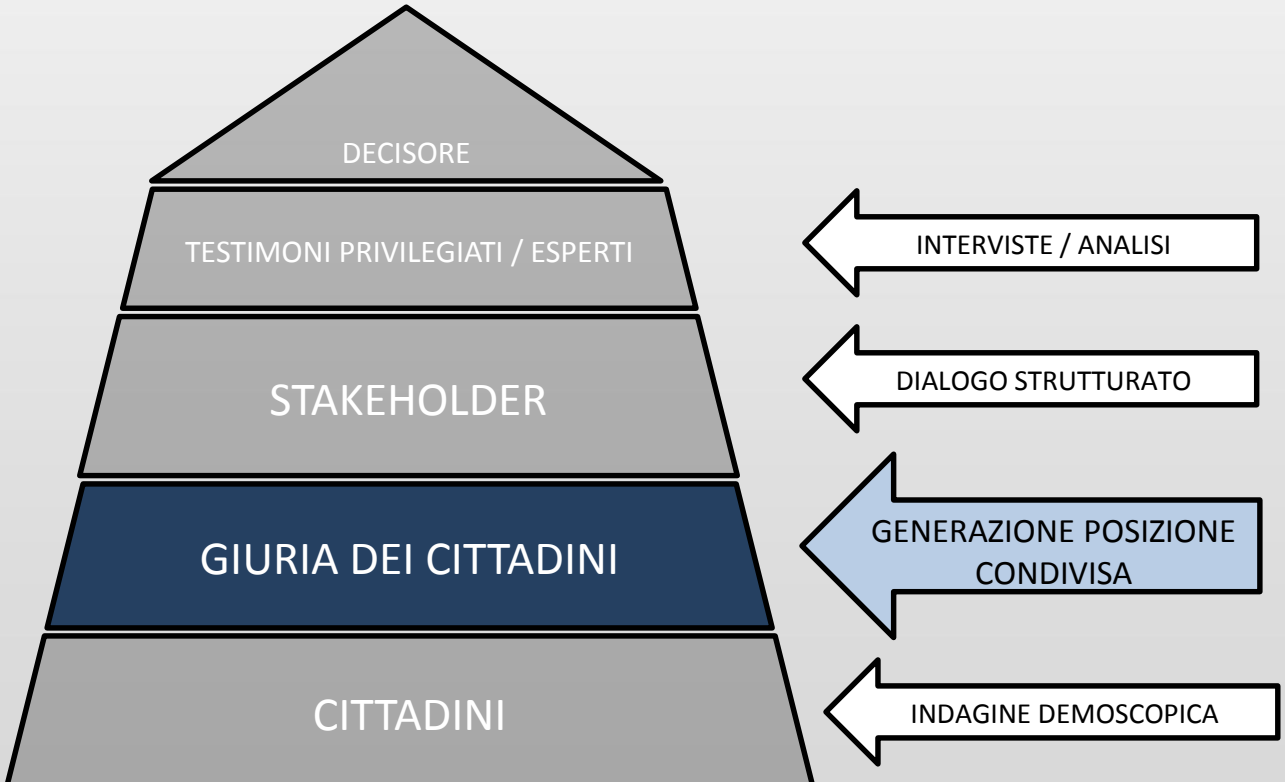
DIALOGO STRUTTURATO CON STAKEHOLDER

- **Numero di incontri:** 2
- **Finalità incontro 1**
  - Valutare lo **schema di piano preliminare versione 1**
  - Definire e condividere uno **schema di piano versione 2** da sottoporre alla Giuria dei Cittadini
- **Finalità incontro 2**
  - Condividere la **graduatoria finale degli obiettivi** e individuare le priorità di intervento da sottoporre alla Giuria dei Cittadini
- **Numero di stakeholder:** 10-20
- **Caratteristiche:**
  - Soggetti istituzionali ed associati
- **Categorie**
  - Trasporti
  - Associazioni di cittadini
  - Associazioni di categoria
  - Rappresentanti istituzionali



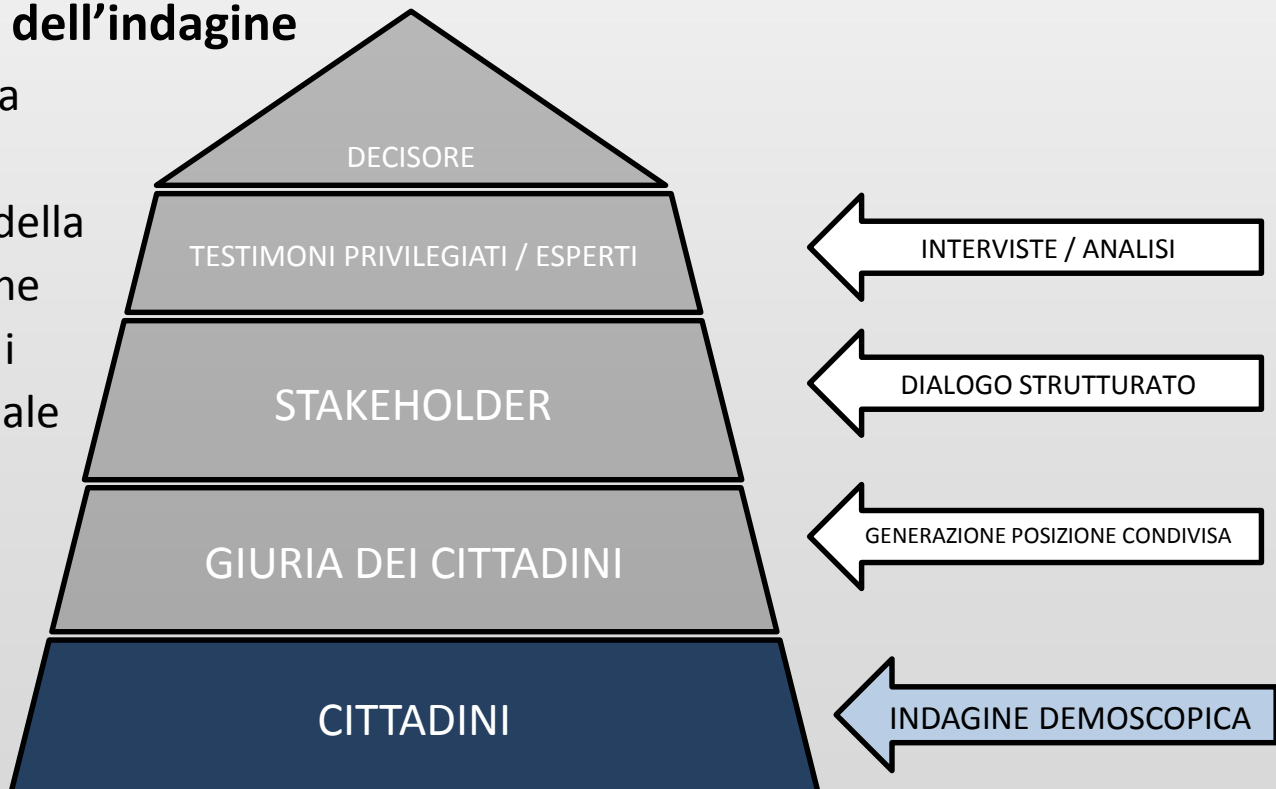
GIURIA DEI CITTADINI

- **Numero di incontri**: 2
- **Finalità incontro 1**
  - Discutere, validare ed adottare la **versione finale dello schema di piano 2**
- **Finalità incontro 2**
  - Validazione della **graduatoria finale degli obiettivi e degli interventi prioritari**
- **Numero di componenti:** 12 cittadini
- **Modalità di selezione:** bando pubblico
- **Categoria**
  - Estrazione di un campione casuale stratificato per età, genere, titolo studio, professione



INDAGINE DEMOSCOPICA

- **Finalità**
  - Valutazione semplificata **schema di piano versione 2** (schema di piano adottato nel corso del 1° incontro con la Giuria dei Cittadini)
  - Individuazione preliminare di una graduatoria di obiettivi da sottoporre successivamente agli Stakeholder e alla Giuria dei Cittadini (2° incontro)
- **Modalità di realizzazione dell'indagine**
  - Questionario anonimo da compilare on-line
  - Diffusione della notizia della realizzazione dell'indagine demoscopica attraverso i social ed il sito istituzionale del Comune



Obiettivi del processo partecipativo

Condivisione delle finalità del piano → Obiettivi generali/Dimensioni

Definizione e condivisione dei risultati desiderati → Obiettivi specifici

Definizione e condivisione politiche prioritarie → Linee strategiche

Obiettivi dell'incontro e del dialogo strutturato

- Nel corso del dialogo strutturato non si discuteranno i **dettagli di progetto** delle singole alternative di intervento, ma valutare e definire le **priorità di perseguimento di obiettivi specifici** della politica di miglioramento della sostenibilità dei trasporti urbani, in accordo con le preferenze collettive rilevate e dichiarate
- Nelle fasi successive del PUT (Piani particolareggiati e Piani esecutivi) sarà possibile coinvolgere stakeholder e cittadini alla scala di quartiere sui singoli elementi che compongono le misure

Piano urbano del traffico, mobilità sostenibile e pianificazione partecipata dei trasporti

Cosa è il PUT (Piano Urbano del Traffico)

- Il **Piano Urbano del Traffico** (PUT) è uno strumento di pianificazione dei trasporti di breve periodo (2 anni) che mira ad ottimizzare l'esistente
- La normativa di riferimento è la seguente:
  - ✓ ***Art.36 D.Lgs 285/1992 – Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana***
  - ✓ ***Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (Ministero Infrastrutture 1995)***
- Si compone del **Piano Generale del Traffico Urbano** (PGTU) e di una serie di piani particolareggiati ed esecutivi, che sono realizzati in un secondo momento per fornire un maggior dettaglio e rendere esecutive le scelte generali contenute nel PGTU
- Il PGTU definisce le scelte fondamentali per le diverse componenti della mobilità (articolazione per modalità di trasporto secondo una scala di valori)

1) ***Mobilità pedonale e ciclabile***
2) ***Trasporto pubblico***
3) ***Trasporto privato***
4) ***Sosta***

Piano Generale del Traffico Urbano PGTU

- Il PGTU rappresenta il 1° livello di progettazione del Piano Urbano del Traffico (PUT), equivalente ad un progetto preliminare
- Rappresenta, pertanto, il **piano quadro del PUT**
- Raggio di azione del PUT: intero centro urbano
- Contenuti:
  - ✓ definizione della politica intermodale adottata
  - ✓ qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità)
  - ✓ regolamento viario
  - ✓ definizione delle priorità e dimensionamento preliminare degli interventi previsti
- **Aggiornamento PGTU**: accertare lo stato di attuazione del piano vigente e verificare la coerenza tra le misure previste e l'evoluzione degli indirizzi programmatici e dello scenario della mobilità urbana

Fasi di realizzazione del PGTU

VAS, comunicazione e partecipazione

Analisi della mobilità attuale e della progettualità del territorio

Individuazione delle criticità, degli obiettivi e delle strategie

Definizione degli interventi e stesura del Piano

Procedimento di approvazione del PGTU

- Il PGTU una volta redatto, viene **adottato dalla Giunta Comunale**, e viene poi **depositato per 30 giorni in visione del pubblico**, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni (nel medesimo termine), anche da parte di singoli cittadini.
- Successivamente il **Consiglio Comunale** delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni presentate (con possibilità di rimandare il PGTU in sede tecnica per le modifiche necessarie) e **procede infine alla sua adozione definitiva.**
- I Piani Particolareggiati e i Piani Esecutivi prevedono procedure semplificate relativamente alle loro fasi di controllo e di approvazione, in modo da rispettare la loro qualificazione prettamente tecnica.
- Per tali Piani non è prevista la fase di approvazione da parte del Consiglio Comunale.

Le sfide della mobilità

- Elemento cardine da considerare nella pianificazione dei trasporti e della mobilità deve essere la **SOSTENIBILITÀ** da considerare nelle sue quattro componenti:

✓ **Ambientale** → ridurre e compensare effetti/impatti che il trasporto delle persone e delle merci genera sull'ambiente

✓ **Economica** → ridurre i costi del trasporto, i costi legati all'incidentalità e alla mancata produttività connessa all'inefficienza del sistema globale dei trasporti

✓ **Sociale** → ridurre gli effetti negativi della mobilità sulla salute, sulla vivibilità dell'ambiente urbano, sulla sicurezza

✓ **Istituzionale** → favorire l'attuazione delle decisioni politiche legate alla mobilità attraverso il coinvolgimento pro-attivo della popolazione (processo partecipativo)

Mobilità Sostenibile

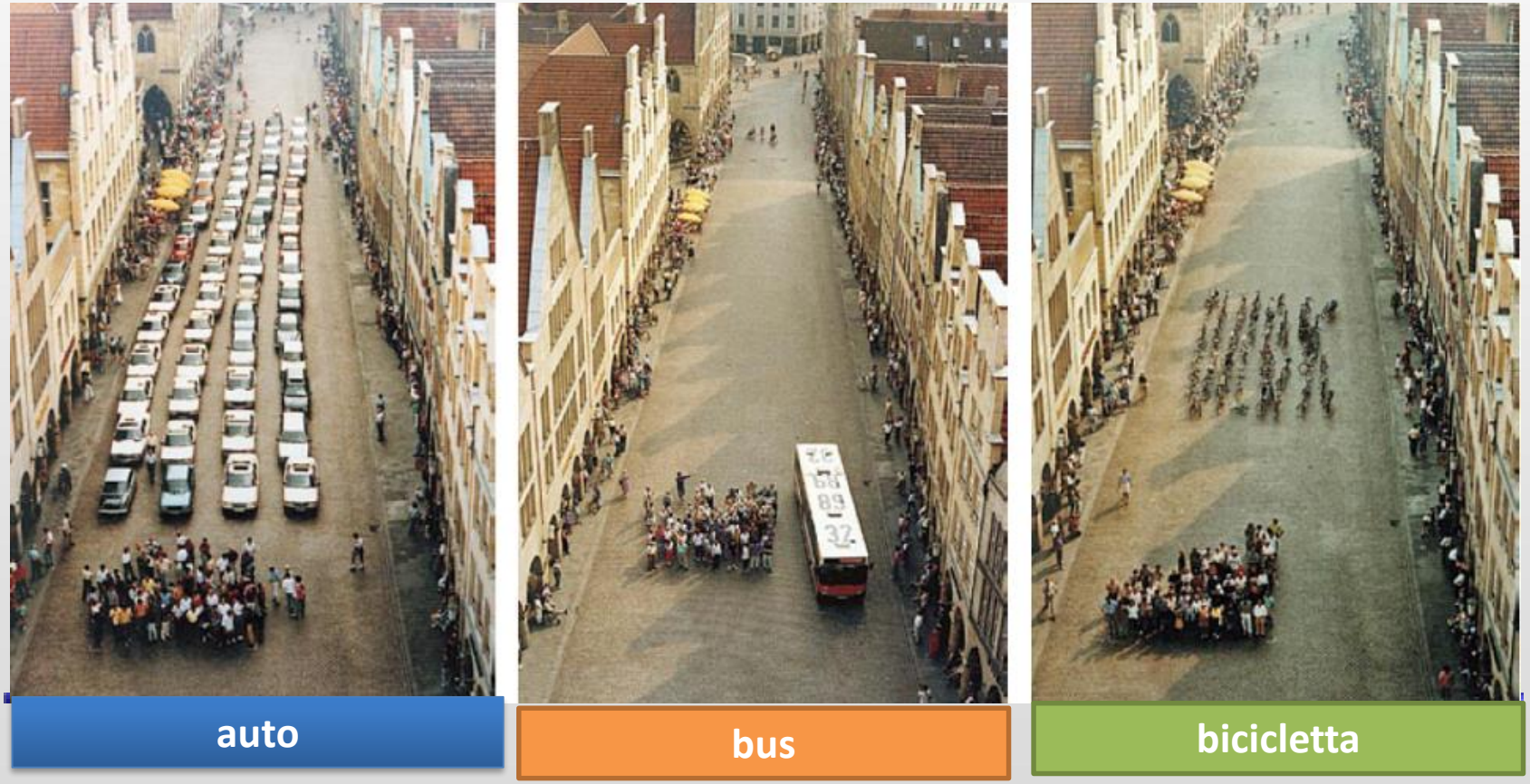
- Il concetto di sviluppo sostenibile applicato alla politica dei trasporti ha dato luogo all'idea di «**mobilità sostenibile**»
- Un sistema di trasporto è sostenibile se:
  - ✓ soddisfa le esigenze di **accessibilità** di persone e merci
  - ✓ contribuisce al **benessere economico** e **sociale**
  - ✓ utilizza le risorse rinnovabili ad un tasso inferiore di quello di rigenerazione con conseguente **risparmio energetico**
  - ✓ non supera le soglie critiche di impatto per la **salute umana** e la **qualità ambientale**
  - ✓ riduce gli effetti del cambiamento climatico
- Il modello attuale di mobilità in Italia presenta elementi di ***INSOSTENIBILITÀ*** nelle quattro componenti di sviluppo

Insostenibilità ambientale

- Inquinamento atmosferico e cambiamento climatico
  - ✓ il 25% dei gas serra è prodotto dal settore dei trasporti
  - ✓ il 75% dei gas serra da trasporti sono prodotti da veicoli stradali
  - ✓ il 95% dell'energia usata nei trasporti proviene dal petrolio
- Inquinamento acustico
  - ✓ nelle aree urbane si registrano i più alti livelli di rumorosità a causa del traffico
- Consumo di energia
  - ✓ il veicolo privato, che rappresenta il mezzo più utilizzato per gli spostamenti, risulta caratterizzato da un basso rendimento energetico

Insostenibilità sociale 1/2

- occupazione degli spazi



60 persone con tre modi di trasporto

Insostenibilità sociale 2/2

- incidenti stradali

✓ nel 2015 27.000 morti in Europa e 3400 in Italia

✓ 2/3 di tutti gli incidenti e 1/3 di tutti i morti nelle aree urbane

✓ 100 Mld € costo sociale

- malattie legate all'esposizione agli inquinanti urbani (PM2,5, Ozono, Biossido di azoto)

✓ nel 2012 522.000 morti premature in Europa

Insostenibilità economica

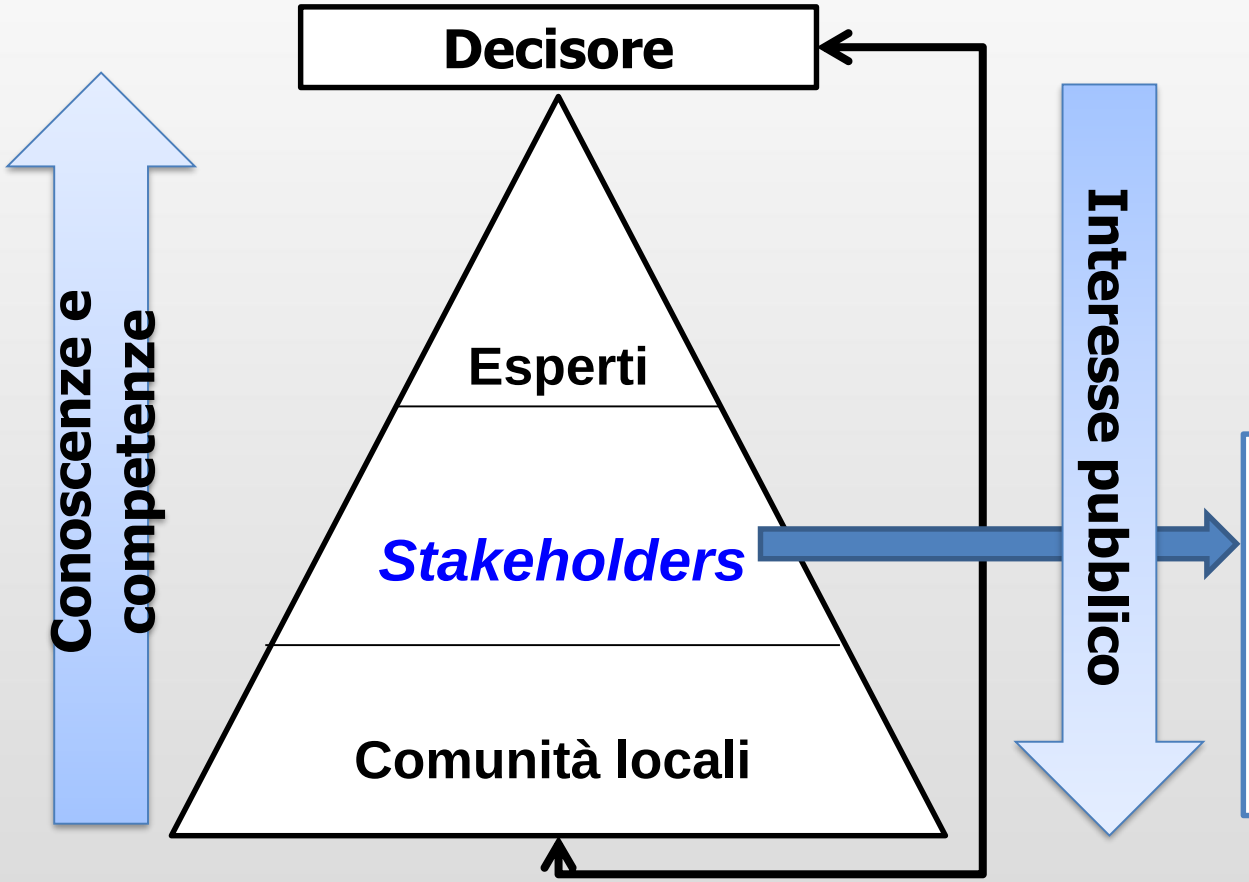
- Il traffico consuma le nostre risorse individuali e collettive:
  - ✓ valore economico del tempo speso per spostarsi
  - ✓ costo economico per il possesso e il mantenimento del veicolo privato
  - ✓ bilanci degli enti pubblici locali per la costruzione e manutenzione delle infrastrutture, gestione del traffico, danni da incidenti

- La congestione consuma l'1% del PIL
  - ✓ 20 MLD € in Italia
  - ✓ 100 ore perse ogni anno (quasi un mese di lavoro)

Insostenibilità istituzionale

- Assenza di coordinamento tra vari enti relativamente a progetti di interesse comune
- Scarso coinvolgimento delle popolazioni relativamente ai temi della pianificazione e dei grandi progetti e conseguente resistenze in fase attuativa (assenza di pianificazione e progettualità partecipata)
- Incapacità di fornire risposte alle esigenze della popolazione
- Sbilanciamento dei costi rispetto ai benefici relativamente alle decisioni assunte dalle istituzioni

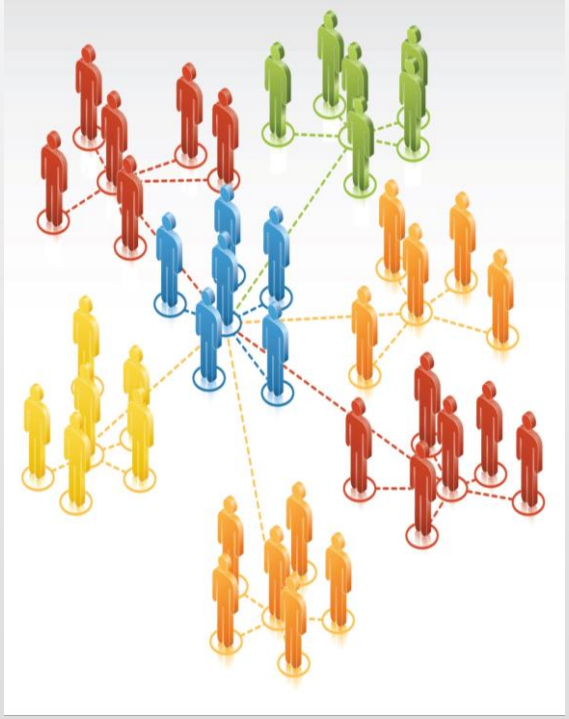
Gli attori che intervengono nel processo decisionale



*Gli "**stakeholders**" (portatori di interesse) sono coloro che presentano un interesse ("stake") verso uno specifico argomento, anche se non hanno un ruolo formale nel processo decisionale* (Cascetta, 2011)

Perchè la partecipazione pubblica

- EFFICACIA
  - ✓ Identificare e **includere esigenze**, valori e soluzioni degli stakeholder
  - ✓ Produrre una **convergenza** di opinioni per effetto di aumento della conoscenza e interazione con gli altri stakeholder
- GIUSTIZIA
  - Aumentare l'**equità sociale**
- DEMOCRAZIA
  - Adottare un **processo decisionale trasparente**
  - Dare **legittimità** democratica alla decisione
- RESILIENZA
  - Fare emergere una **coalizione** di stakeholder e interessi a favore di una decisione condivisa
  - Aumentare la **robustezza** della decisione
  - Aumentare **responsabilità** dei cittadini verso l'attuazione



L'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano di Pescara

Schema preliminare di Piano

L'Aggiornamento del PGTU di Pescara

analisi preliminare

L'analisi della matrice origine/destinazione, costruita considerando i dati Istat e le informazioni ottenute dai rilievi sul campo, ha condotto alle seguenti considerazioni:

- **Pescara** rappresenta un **polo di attrazione** commerciale, istituzionale e turistico non solo per i comuni dell'hinterland, ma per l'intera regione Abruzzo
- dei tre principali accessi alla città (nord, sud ed ovest), i maggiori flussi giornalieri in ingresso e in uscita gravano sull'accesso ovest (in particolare sull'Asse Attrezzato), rappresentando rispettivamente il 54% e il 55% degli spostamenti pendolari da e per Pescara
- con riferimento ai mezzi/modalità di trasporto utilizzati, gli spostamenti relativi al comune di Pescara risultano principalmente caratterizzati dall'utilizzo del mezzo privato motorizzato (il 69,4% della popolazione residente utilizza il mezzo privato per gli spostamenti sistematici, mentre solo il 9% utilizza il mezzo pubblico per gli spostamenti giornalieri)

ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO
METODOLOGIA DI RILIEVO

Le principali indagini utili alla ricostruzione dello scenario attuale della mobilità sono state le seguenti:

- Ricognizione degli interventi previsti dal PGTU ed analisi del livello di attuazione, alla luce di tutti gli interventi infrastrutturali realizzati negli ultimi 15 anni;
- Ricognizione dei principali attrattori e generatori di traffico;
- Rilievi automatici tramite video-analisi dei flussi veicolari;
- Indagini relative al sistema di trasporto pubblico urbano;
- Indagini relative ai sistemi di mobilità sostenibili (pedonalità e ciclabilità).

ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

I RILIEVI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

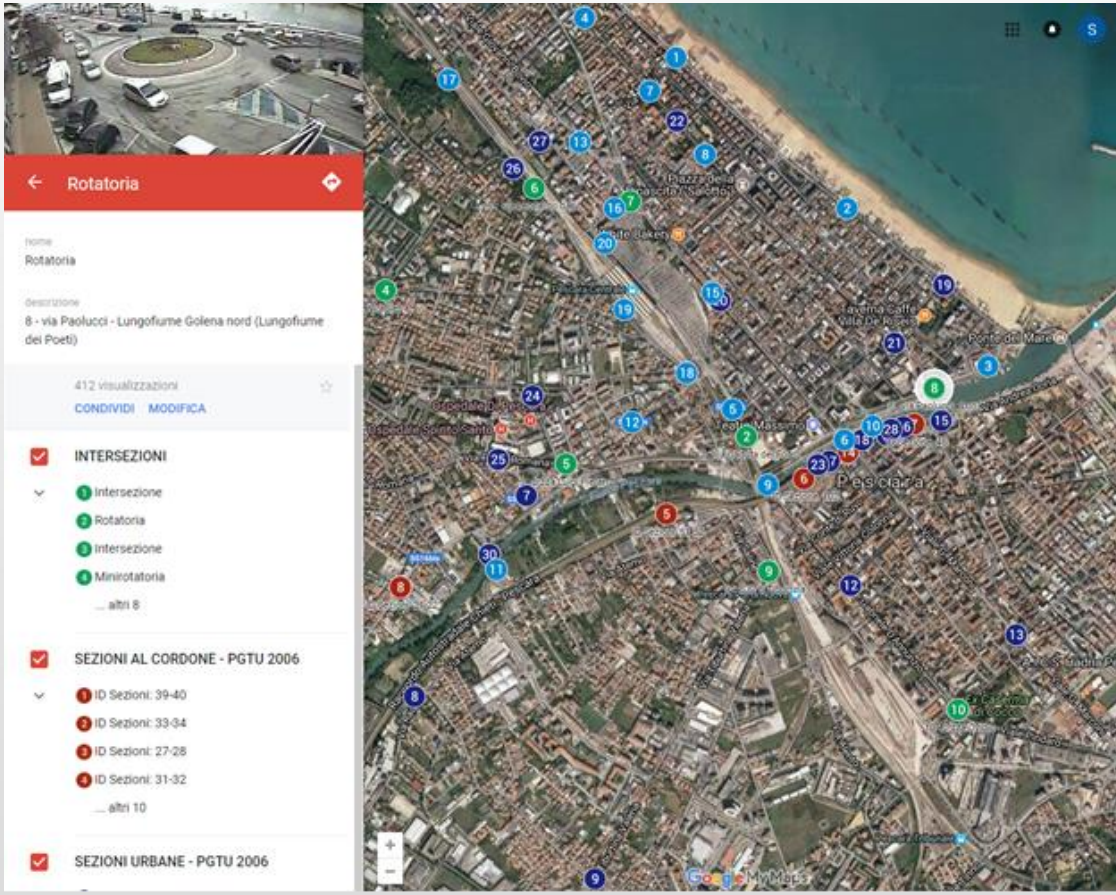
La campagna di indagini sui flussi di traffico finalizzata ad individuare la mobilità sistematica complessiva dei residenti in Pescara e dei gravitanti è stata effettuata su sezioni significative delle principali direttrici di afflusso e di deflusso.

I rilievi sono stati articolati e distinti in indagini al cordone, indagini su sezioni stradali urbane e flussi alle intersezioni complesse.

Le prime riguardano i flussi rilevati sulle principali direttrici di ingresso-uscita dalla città. Le seconde e i terzi riguardano le sezioni e le intersezioni interne alla città.

Classificazione dei veicoli

	Biciclette (Bicycles on Road)
	Moto (Motorcycles)
	Autovetture (Cars)
	Veicoli commerciali leggeri (Light Goods Vehicles)
	Mezzi pesanti isolati (Single-Unit Trucks)
	Autobus (Buses)
	Autoarticolati (Articulated Trucks)



Screenshot della mappa di Google con l'ubicazione delle postazioni di rilevamento

ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

ANALISI DEI RILIEVI DEI FLUSSI

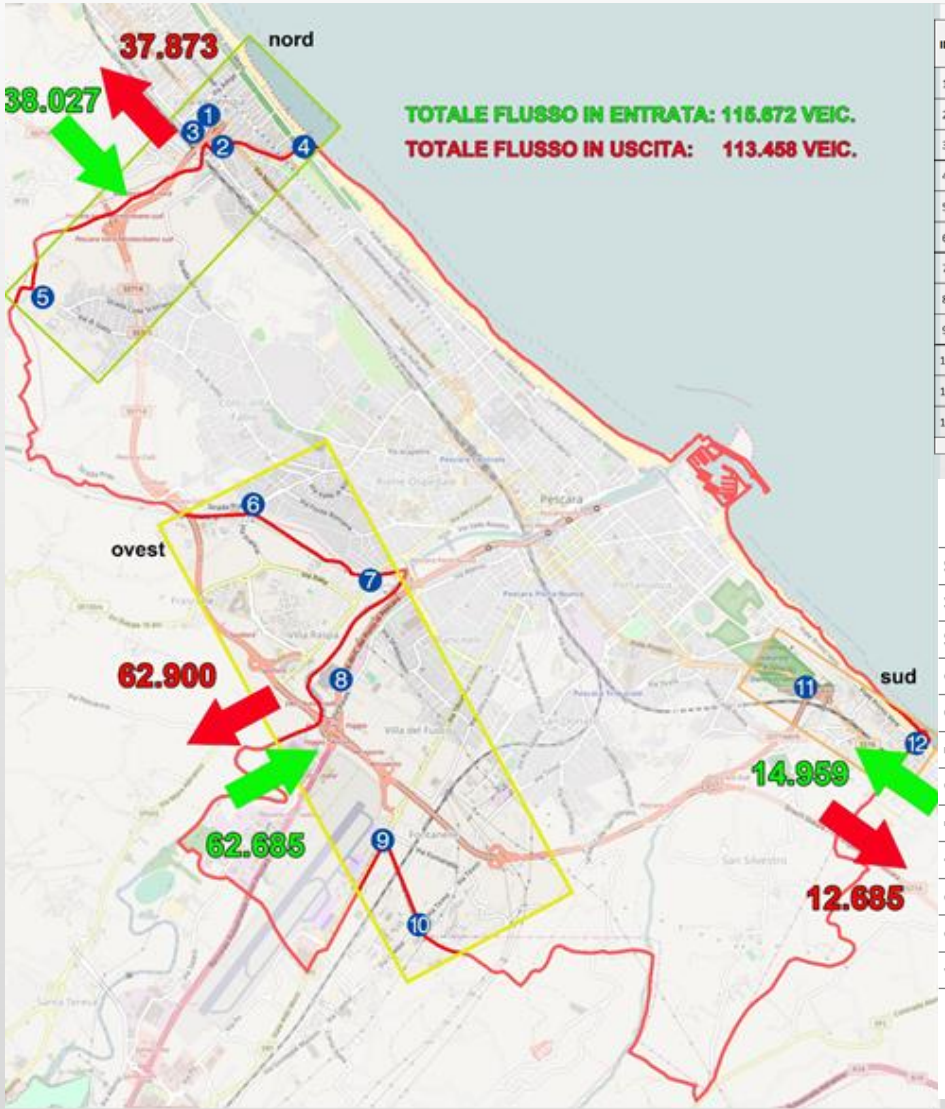
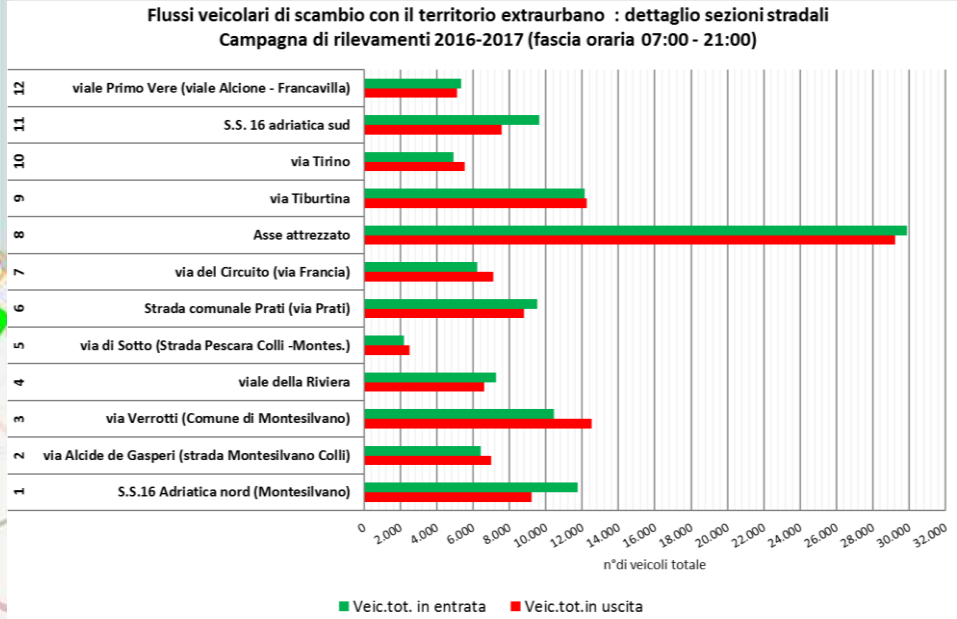


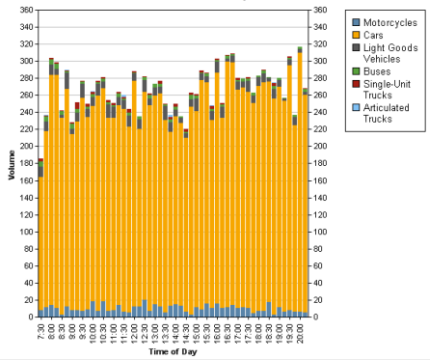
TABELLA 1

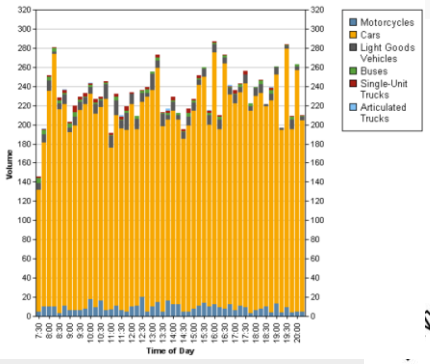
ID	UBICAZIONE	ID entrata	ID uscita	zona	2016-2017 Veic.tot. in entrata	2016-2017 Veic.tot.in uscita	2004 Veic.tot. in entrata	2004 Veic.tot.in uscita	Variazione % in entrata	Variazione % in uscita	Variazione % in entrata per zona	Variazione % in uscita per zona
1	S.S.16 Adriatica nord (Montesilvano)	1	2	nord	11.745	9.233	4.587	5.407	156,06%	70,77%	12,9%	10,2%
2	via Alcide de Gasperi (strada Montesilvano Colli)	7	8	nord	6.403	6.995	7.530	3.336	-14,97%	109,67%		
3	via Verrotti (Comune di Montesilvano)	10/9	9/10	nord	10.452	12.524	8.948	11.223	16,81%	11,59%		
4	viale della Riviera	11	12	nord	7.255	6.612	9.045	10.606	-19,79%	-37,66%		
5	via di Sotto (Strada Pescara Colli -Montes.)	17	18	nord	2.172	2.509	3.569	3.806	-39,14%	-34,08%		
6	Strada comunale Prati (via Prati)	19	20	ovest	9.532	8.788	7.365	9.247	29,42%	-4,96%	3,0%	5,2%
7	via del Circuito (via Francia)	21	22	ovest	6.229	7.121	11.694	11.642	-46,73%	-38,83%		
8	Asse attrezzato			ovest	29.889	29.237	27.345	23.575	9,30%	24,02%		
9	via Tiburtina	27	28	ovest	12.135	12.238	9.461	9.800	28,26%	24,88%		
10	via Tirino	31	32	ovest	4.900	5.516	5.010	5.500	-2,19%	0,28%		
11	S.S. 16 adriatica sud	33	34	sud	9.637	7.584	11.224	10.655	-14,14%	-28,82%	-25,0%	-36,6%
12	viale Primo Vere (viale Alcione - Francavilla)	39	40	sud	5.322	5.101	8.712	9.344	-38,91%	-45,41%		
				TOT.	115.672	113.458	114.490	114.141				



ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

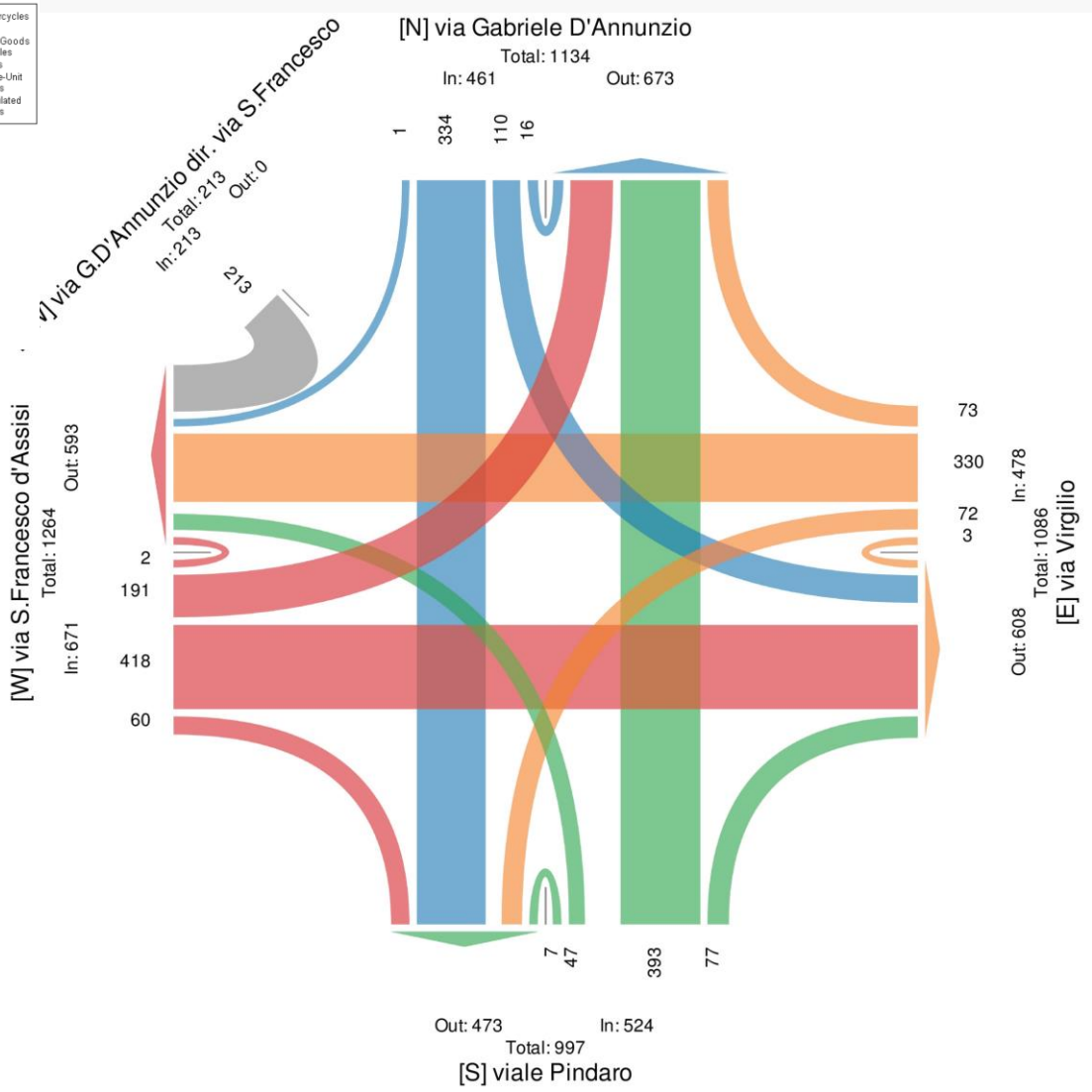
ANALISI DEI RILIEVI DEI FLUSSI





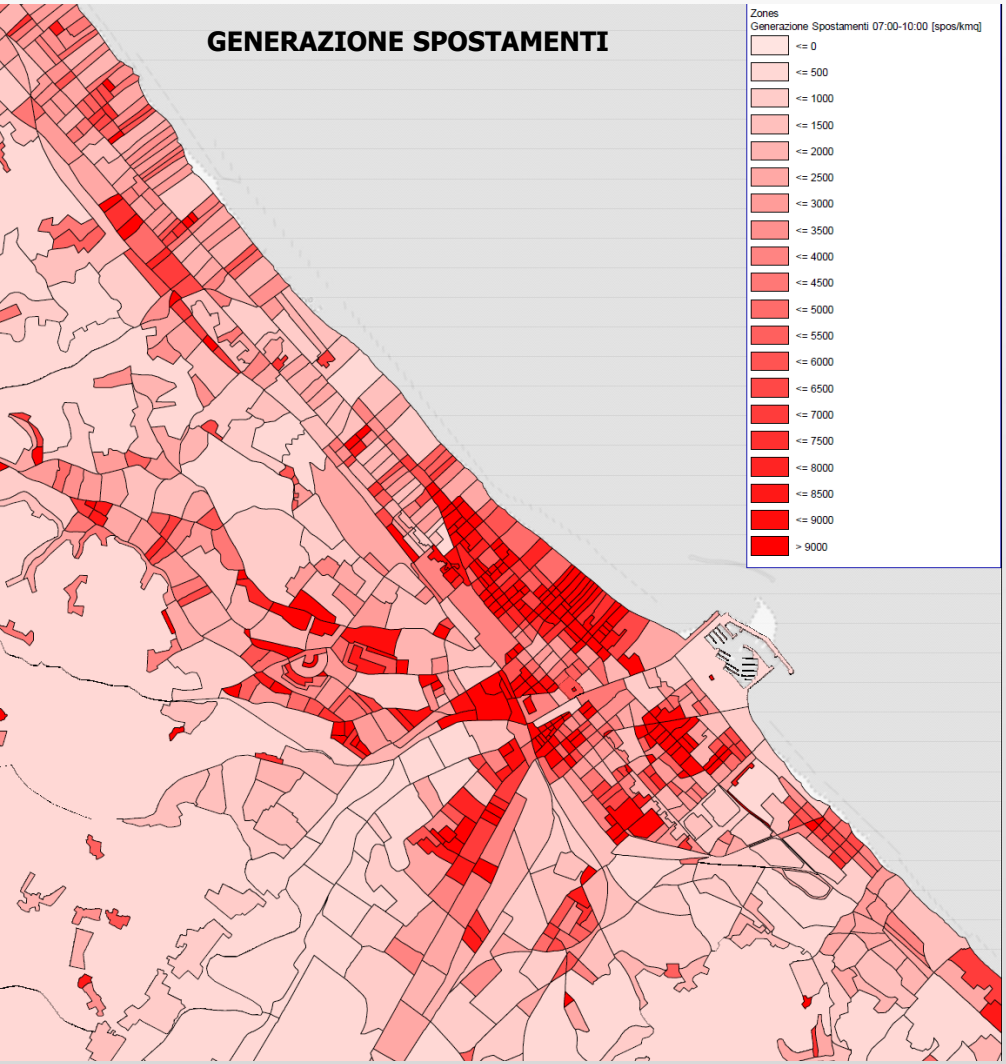
Report Summary

		Southbound						Westbound						
Time Period	Class.	R	T	L	U	I	O	R	T	L	U	I	O	Total
Peak 1	Motorcycles	0	14	4	0	18	21	1	9	1	0	11	8	62
Specified Period	%	0%	4%	4%	0%	4%	3%	1%	3%	1%	0%	2%	1%	3%
7:30 - 12:00	Cars	0	307	100	15	422	607	68	307	71	3	449	574	2168
One Hour Peak	%	0%	92%	91%	94%	92%	90%	93%	93%	99%	100%	94%	94%	92%
8:00 - 9:00	Light Goods Vehicles	0	8	5	1	14	28	4	13	0	0	17	21	79
	%	0%	2%	5%	6%	3%	4%	5%	4%	0%	0%	4%	3%	3%
	Buses	1	4	0	0	5	13	0	0	0	0	0	0	22
	%	100%	1%	0%	0%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	Single-Unit Trucks	0	1	1	0	2	3	0	1	0	0	1	5	15
	%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%
	Articulated Trucks	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	**1**	**334**	**110**	**16**	**461**	**673**	**73**	**330**	**72**	**3**	**478**	**608**	**2347**
	PHF	0,25	0,87	0,89	0,67	0,92	0,87	0,87	0,77	0,69	0,38	0,78	0,74	0,88
	Approach %					20%	29%					20%	26%	
Peak 2	Motorcycles	0	20	4	0	24	30	0	5	1	0	6	12	87
Specified Period	%	0%	5%	4%	0%	4%	6%	0%	2%	2%	0%	1%	2%	4%
12:00 - 20:30	Cars	0	384	103	17	504	475	61	286	55	10	412	512	2054
One Hour Peak	%	0%	90%	94%	85%	90%	88%	97%	94%	93%	100%	95%	96%	92%
12:30 - 13:30	Light Goods Vehicles	0	16	2	3	21	19	2	12	3	0	17	8	72
	%	0%	4%	2%	15%	4%	4%	3%	4%	5%	0%	4%	2%	3%
	Buses	1	6	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	19
	%	100%	1%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	Single-Unit Trucks	0	1	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	7
	%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Articulated Trucks	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Total	**1**	**427**	**109**	**20**	**557**	**537**	**63**	**303**	**59**	**10**	**435**	**532**	**2239**
	PHF	0,25	0,88	0,78	0,71	0,98	0,94	0,68	0,74	0,82	0,5	0,84	0,79	0,97
	Approach %					25%	24%					19%	24%	



ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

ANALISI DELLA MATRICE ORIGINE/DESTINAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI



La stima delle matrici origine-destinazioni è eseguita attraverso la procedura di disaggregazione sulle zone di traffico della matrice degli spostamenti comune-comune dell'ISTAT; questa procedura è generalmente denominata modello di provincializzazione. I dati di input per la procedura sono:

- La matrice esatta degli spostamenti sistematica comune-comune dell'ISTAT (matrice di partenza).
- I dati relativi alla ripartizione modale e per scopo degli spostamenti nell'area.
- I dati socioeconomici aggregati ad ogni cella censuaria ISTAT.

Con il modello di provincializzazione è possibile, utilizzando in modo incrociato i dati di input, ottenere una matrice degli spostamenti tra le zone di traffico a partire dalla matrice degli spostamenti comune-comune dell'ISTAT grazie alla stima di attributi di generazione/attrazione zonali ottenuti dai dati socioeconomici delle celle censuarie.

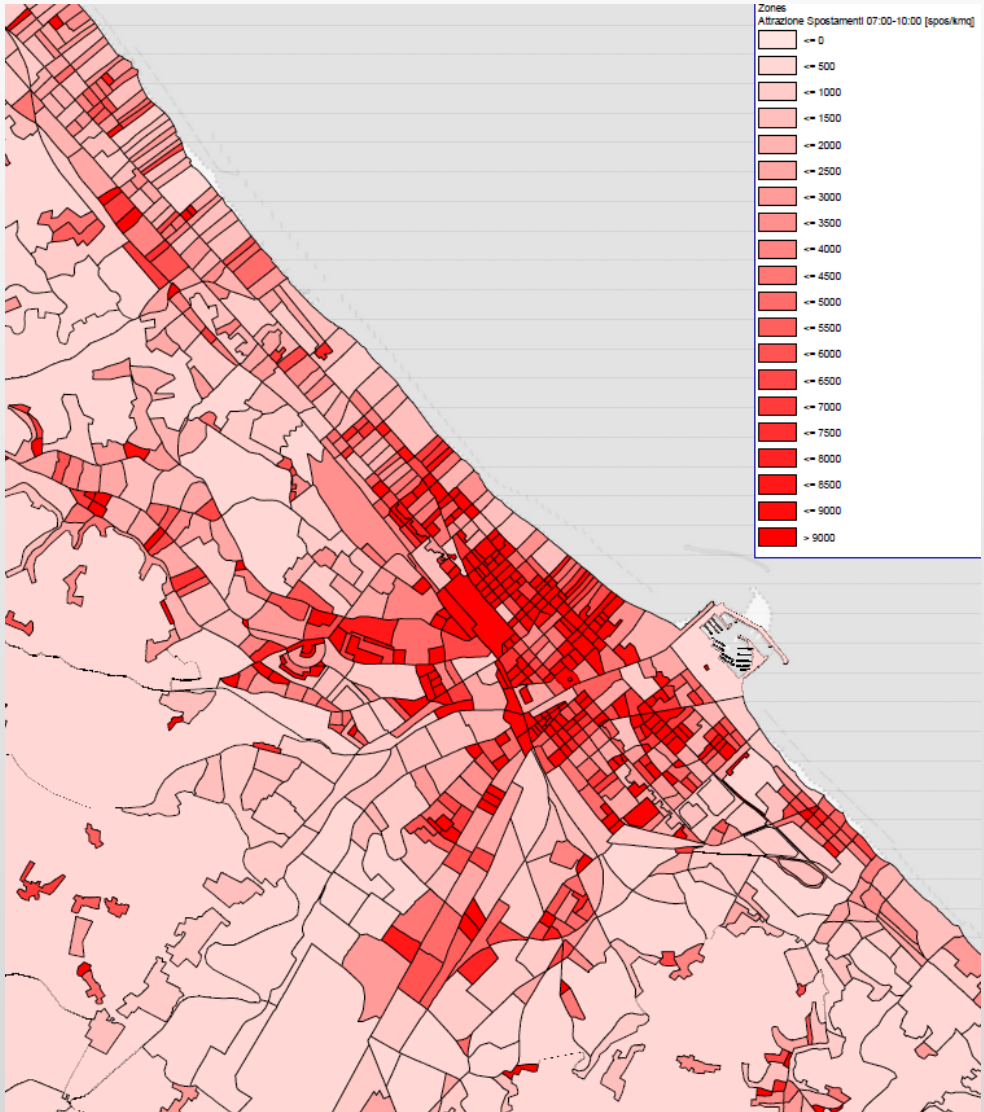
ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

CALIBRAZIONE DELLA DOMANDA

L'aggiornamento delle matrici origine-destinazione con i flussi rilevati permette il miglioramento della stima della domanda di mobilità integrando informazioni più aggregate ovvero i conteggi di traffico su alcuni elementi (archi) ed intersezioni complesse della rete di trasporto.

La procedura può essere considerata come un problema inverso rispetto a quello dell'assegnazione, in cui le incognite sono le componenti di domanda della matrice O-D che vengono calcolate a partire dai flussi di arco misurati utilizzando il modello di rete e di scelta del percorso.

In conclusione, questa procedura di calibrazione ha permesso di stimare tre matrici O-D dell'ora di punta del mattino e tre matrici OD dell'ora di punta della sera, che riproducono in simulazione i flussi rilevati nella campagna di conteggi di traffico.



INTERAZIONE DOMANDA E OFFERTA

Il modello di assegnazione

Il modello di assegnazione stradale di tipo deterministico è stato utilizzato per assegnare le matrici di domanda su mezzo privato nelle tre ore di punta del mattino e della sera alla rete stradale. Ciò ha consentito di ottenere una stima dei flussi veicolari e dei corrispondenti livelli di servizio e di congestione su tutti gli elementi della rete stradale

Elaborazione del modello di rete e simulazione del sistema dei trasporti

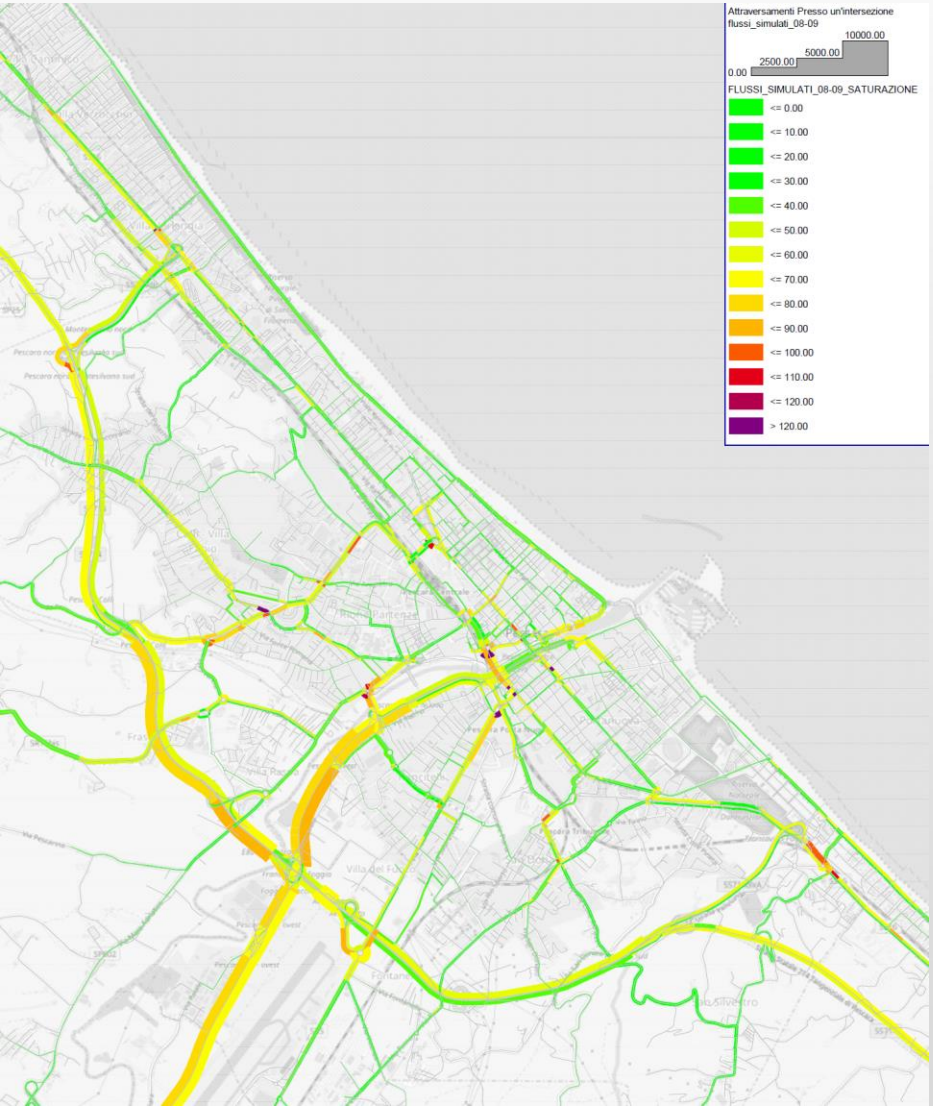
Il modello è stato validato operando un confronto con i flussi veicolari rilevati. In particolare, il modello è stato calibrato in maniera tale da riprodurre con il minimo scarto il totale dei flussi circolanti nell'aerea urbana del Comune di Pescara.

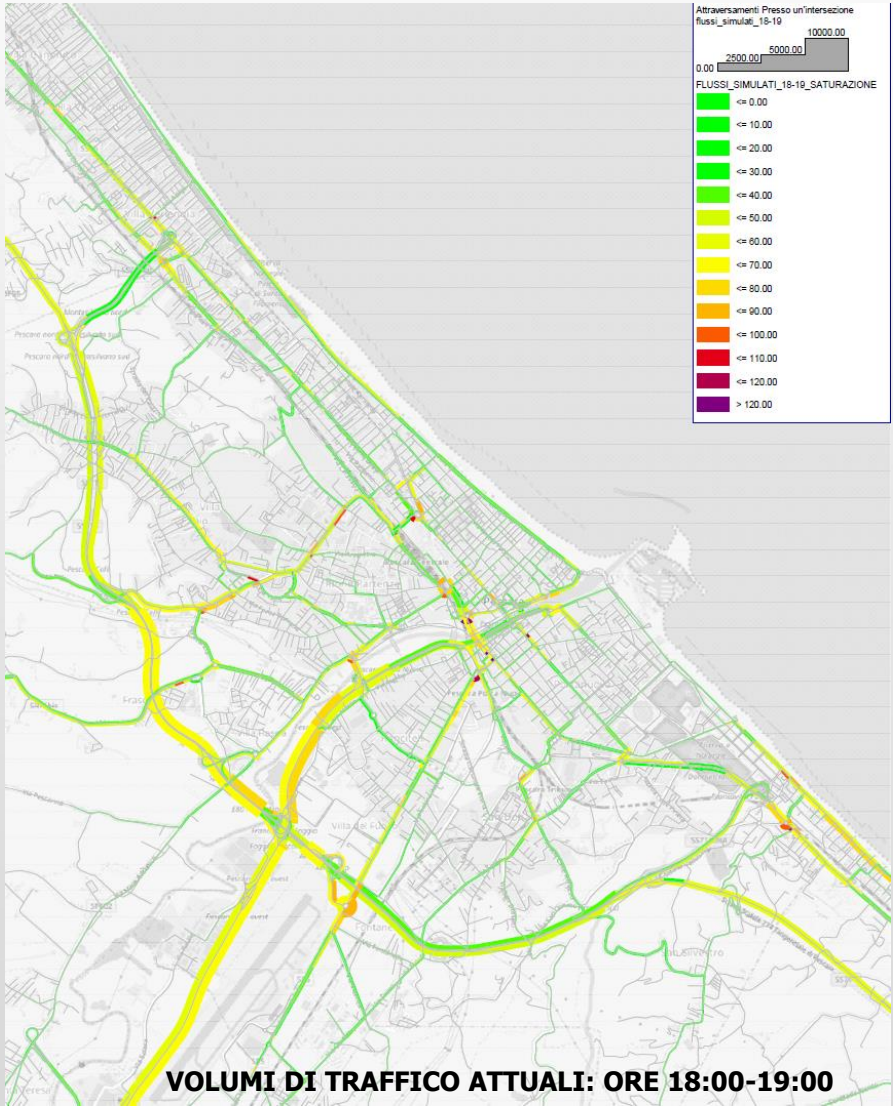
Risultati dell'assegnazione e stima dei volumi di traffico

I risultati delle simulazioni sono stati rappresentati in flussogrammi, ove lo spessore degli archi rappresenta il flusso (espresso in veicoli-equivalenti/ora) che insiste sul relativo tratto stradale, mentre il colore ne rappresenta il grado di congestione, ossia il rapporto fra il flusso e la capacità, assunto come parametro locale per la valutazione del livello di servizio, variabile fra verde (grado di congestione nullo) a rosso (grado di congestione ≥1).

INTERAZIONE DOMANDA E OFFERTA

VOLUMI DI TRAFFICO ATTUALI: ORE 08:00-09:00





VOLUMI DI TRAFFICO ATTUALI: ORE 18:00-19:00

L'Aggiornamento del PGTU di Pescara

criticità 1/2

L'analisi della mobilità attuale evidenzia alcune criticità strutturali:

- **Accessibilità con il Trasporto Pubblico Locale:** i percorsi del trasporto pubblico locale urbano sono molto lunghi, poco frequenti e con una non ottimale organizzazione degli scambi con il trasporto pubblico extraurbano (ferroviario e su gomma). Tali limiti uniti alle difficoltà sofferte dalla mobilità pedonale scoraggiano l'utilizzo del servizio da parte della popolazione
- **Mobilità pedonale:** non è sufficientemente diffusa, in particolare nelle aree non centrali, dove si tende all'utilizzo dell'automobile o del motociclo anche per brevi distanze. La presenza di marciapiedi inadeguati o la loro assenza in alcune porzioni del centro urbano aggravano tale situazione, non favorendo lo sviluppo di una mobilità più "a misura d'uomo"
- **Mobilità ciclistica:** l'assenza di una rete ciclabile ben strutturata, composta sia di percorsi protetti (vere e proprie piste ciclabili) sia di corsie preferenziali, sia di strade ad alta compatibilità ciclistica, costituisce un deterrente all'utilizzo della bicicletta per spostamenti di tipo sistematico, scelta che potrebbe contribuire a innalzare il livello di vivibilità dell'ambiente urbano, oltre che rappresentare anche un importante incentivo alla frequentazione turistica della città

L'Aggiornamento del PGTU di Pescara
criticità 2/2

- **Organizzazione funzionale della rete viaria**: commistione tra i vari livelli della rete stradale, che in alcuni percorsi crea situazioni di congestione e di pericolo, in particolare per la sicurezza degli utenti deboli. Criticità si riscontrano sulla viabilità a ridosso della Zona a Traffico Limitato o che interagisce con essa
- **Carenze infrastrutturali della rete viaria**: presenza di alcune criticità puntuali legate a fluidità e sicurezza soprattutto in corrispondenza di alcuni nodi e mancato completamento di alcuni tratti della rete viaria
- **Sosta**: disciplina eterogenea delle politiche si sosta. Lungo le strade secondarie e locali la sosta pertinenziale appare eccessivamente sbilanciata verso la sosta sulla pubblica strada. Inoltre, le aree centrali sono sottoposte ad una saturazione dell'offerta di sosta con conseguente presenza di sosta vietata ed intralcio alla normale circolazione veicolare. Ad aggravare la congestione delle aree centrali contribuisce il traffico parassita generato dai veicoli in cerca di parcheggio e la presenza delle uniche grandi aree di interscambio all'interno del centro urbano e non lungo il perimetro. La sosta di interscambio con i mezzi pubblici non è adeguatamente supportata dalla disponibilità di aree, in particolare nelle aree periferiche poste lungo gli assi di accesso al centro urbano

L'Aggiornamento del PGTU di Pescara

criticità rilevate dai testimoni privilegiati

- Necessità di un percorso di riflessione per favorire la partecipazione dal basso
- Carente pianificazione della mobilità in termini di area metropolitana/conurbazione
- Eccessivo impiego del mezzo privato motorizzato per le varie tipologie di spostamento, anche di breve raggio
- Assenza di un innovativo programma di parcheggi di scambio posti in prossimità degli accessi al centro urbano
- Inefficiente e carente sistema di mobilità pubblica
- Mancato completamento della rete ciclabile e assenza di un efficiente sistema di "bike sharing"
- Carenza di campagne di sensibilizzazione per incoraggiare la mobilità sostenibile
- "Area di Risulta" scarsamente funzionale e sicura
- Assenza di un sistema di "car sharing " e scarso utilizzo di veicoli ecologici
- Congestione veicolare in prossimità dei poli attrattori (es. scuole, uffici pubblici)
- Criticità legati alla congestione veicolare nelle arterie a ridosso delle aree a traffico limitato

L'Aggiornamento del PGTU di Pescara
schema preliminare di piano (versione 1)

- Lo schema di piano versione 1 dell'Aggiornamento del PGTU di Pescara è rappresentato tramite una **gerarchia decisionale**, costituita dalla finalità del piano al vertice, seguita dalle dimensioni della sostenibilità, dagli obiettivi (generali e specifici) e infine dalle strategie di intervento da cui discendono le misure attuative previste dal piano.
- Lo schema preliminare di piano trae le sue origini da:

✓ Il **Piano Generale del Traffico Urbano** (PGTU 2005) di Pescara

✓ Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** (PUMS 2017) di Pescara

✓ Le **linee guida per la redazione dei PUT** (Direttive 1995)

✓ Le **linee guida per la redazione dei PUMS** (Linee guida UE)

✓ Il **manuale sulle procedure partecipative per elaborare i PUM** (Progetto MUSA)

- La gerarchia dello schema preliminare è composta da 5 livelli, dettagliati di seguito e secondo il seguente ordine:

Finalità → Dimensioni → Obiettivi Generali → Obiettivi Specifici → Strategie e misure

1° livello della gerarchia – *finalità del piano*

- Le finalità del piano sono contenute nelle "direttive per la redazione dei PUT":

"miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali".

Sinteticamente le suddette finalità possono essere racchiuse nel seguente concetto che rappresenterà l'elemento chiave del piano:

Promuovere un'accessibilità urbana diffusa e sostenibile

2° livello della gerarchia *dimensioni della sostenibilità*

- Ispirando il piano al concetto di **sviluppo sostenibile** e considerando le particolari condizioni socio-economiche ed ambientali di Pescara, il secondo livello della gerarchia è costituito dalle dimensioni della sostenibilità definite nel modo seguente :

- **Sostenibilità sociale ed ambientale** (capacità di garantire le condizioni di benessere umano preservando le funzioni dell'ambiente)
- **Sostenibilità economica e sociale** (capacità di generare crescita degli indicatori economici migliorando nel contempo le condizioni di benessere umano)
- **Sostenibilità sociale** (capacità di garantire condizioni di benessere umano equamente distribuite per classi e per genere e capacità di concertazione fra i vari livelli istituzionali)
- **Sostenibilità ambientale** (capacità di valorizzare l'ambiente, garantendo al contempo la tutela e il rinnovamento delle risorse naturali e del patrimonio)

3° livello della gerarchia – *obiettivi generali 1/2*

- Gli obiettivi generali dello schema preliminare di piano discendono direttamente dalle dimensioni della sostenibilità definite e sono quelli tipici della pianificazione sostenibile dei trasporti

✓ Obiettivo generale di sostenibilità sociale ed ambientale OG1

- *migliorare le condizioni di vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche dell'intero territorio comunale*

✓ Obiettivo generale di sostenibilità economica e sociale OG2

- *mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano*

3° livello della gerarchia – *obiettivi generali 2/2*

- ✓ Obiettivo generale di sostenibilità sociale OG3
  - *perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze*
- ✓ Obiettivo generale di sostenibilità ambientale OG4
  - *pervenire ad un drastico abbattimento dei livelli di inquinamenti atmosferico ed acustico e ad un sensibile risparmio dei consumi energetici connessi alla mobilità urbana*

4° livello della gerarchia – *obiettivi specifici*

- Gli obiettivi specifici dello schema preliminare di piano discendono direttamente dal connubio tra dimensioni della sostenibilità e obiettivi generali e sono adattati alla specifica realtà di Pescara
- Un contributo determinante alla definizione degli obiettivi specifici è stato apportato dai Testimoni Privilegiati, che hanno evidenziato le criticità della mobilità urbana, fornendo al contempo traguardi da raggiungere e preliminari linee di indirizzo
- Un ulteriore contributo è stato fornito dalle linee programmatiche dell'Amministrazione Comunale in tema di mobilità urbana
- Gli obiettivi specifici del piano sono declinati come di seguito con riferimento alle dimensioni della sostenibilità dalle quali discendono:

Obiettivi specifici di sostenibilità sociale ed ambientale

- Sono relativi all'obiettivo generale OG1 di miglioramento delle condizioni di vivibilità del centro urbano:
  - ✓ OS1.1 - riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali (centro storico e zone adiacenti)
  - ✓ OS1.2 - incremento delle opportunità per la mobilità lenta
  - ✓ OS1.3 - incremento dell'accessibilità della città di Pescara nei confronti delle altre località interne al territorio comunale e degli altri comuni dell'area metropolitana/conurbazione

Obiettivi specifici di sostenibilità economica e sociale

- Sono relativi all'obiettivo generale OG2 di miglioramento delle condizioni di circolazione all'interno del centro urbano:
  - ✓ OS2.1 - contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici
  - ✓ OS2.2 - ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali
  - ✓ OS2.3 - aumentare l'efficienza del trasporto pubblico

Obiettivi specifici di sostenibilità sociale

- Sono relativi all'obiettivo generale OG3 di miglioramento della sicurezza stradale:
  - ✓ OS3.1 - ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti
  - ✓ OS3.2 - migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità

Obiettivi specifici di sostenibilità ambientale

- Sono relativi all'obiettivo generale OG4 di abbattimento dei livelli di inquinamento:
  - ✓ OS4.1 - promozione di sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità ambientale ed energetica, alternativi ai mezzi di trasporto individuali (trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e mobilità ciclopedonale)
  - ✓ OS4.2 - incentivare forme alternative di mobilità che consentano una minore presenza di veicoli circolanti (car sharing, car pooling) e che utilizzino energie alternative

5° livello della gerarchia
linee strategiche e misure

- Le strategie di intervento servono a raggiungere gli obiettivi e risultano composte da pacchetti di misure e linee di azione
- Anche sul fronte delle linee strategiche i Testimoni Privilegiati hanno apportato il loro preliminare contributo fornendo complessivamente una guida per definire le misure più opportune
- Le linee strategiche del piano sono declinate come di seguito con riferimento agli obiettivi specifici e alle dimensioni della sostenibilità che soddisfano:

Linee strategiche di sostenibilità sociale ed ambientale 1/3

- Sono relativi all'obiettivo generale OG1 di miglioramento delle condizioni di vivibilità del centro urbano e sono raggruppati con riferimento ai relativi obiettivi specifici:
  - OS1.1 – riduzione traffico aree centrali
    - ✓ *disincentivare la circolazione dei mezzi privati motorizzati all'interno del centro urbano con opportune regolamentazioni e attraverso l'utilizzo di sistemi ITS*
    - ✓ *creare una rete comunale di parcheggi di interscambio e di destinazione al fine di eliminare la sosta su strada*
    - ✓ *promuovere forme alternative di mobilità sostenibile*
    - ✓ *sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali*
    - ✓ *favorire l'accessibilità pedonale al centro storico*
    - ✓ *razionalizzare la logistica delle merci in ambito urbano*

Linee strategiche di sostenibilità sociale ed ambientale 2/3

- OS1.2 – incentivo alla mobilità lenta
  - ✓ *promuovere forme alternative di mobilità sostenibile*
  - ✓ *sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali (completamento rete ciclabile)*
  - ✓ *favorire l'accessibilità pedonale al centro storico*
  - ✓ *definizione di isole ambientali e adeguamento delle zone a traffico limitato e delle aree a pedonalità privilegiata esistenti*
  - ✓ *incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti interni al centro cittadino e di collegamento con le altre località del comune*
  - ✓ *potenziamento dei sistemi di bike-sharing e implementazione di sistemi ITS*

Linee strategiche di sostenibilità sociale ed ambientale 3/3

- OS1.3 – incremento accessibilità
  - ✓ *migliorare l'efficacia, l'efficienza e la sicurezza del trasporto pubblico su gomma e su ferro*
  - ✓ *creare nodi di scambio in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, in modo da facilitare l'intermodalità*
  - ✓ *creare percorsi preferenziali per il trasporto pubblico su gomma*
  - ✓ *definire e implementare il sistema della filovia/BRT*
  - ✓ *garantire e facilitare l'accessibilità ai mezzi pubblici a tutte le categorie di utenza*
  - ✓ *creazione di aree di interscambio ai margini del centro urbano, connesse con il sistema del trasporto pubblico*

Linee strategiche di sostenibilità economica e sociale 1/2

- Sono relativi all'obiettivo generale OG2 di miglioramento delle condizioni di circolazione e sono raggruppati con riferimento ai relativi obiettivi specifici:
  - OS2.1 – contenimento congestione veicolare
    - ✓ *riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente*
    - ✓ *adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente*
    - ✓ *adeguamento e riqualificazione delle intersezioni viarie critiche*
    - ✓ *completamento della maglia viaria di attraversamento esterna alle aree centrali*
    - ✓ *regolamentazione della sosta ed eliminazione della sosta su strada lungo la viabilità principale*

Linee strategiche di sostenibilità economica e sociale 2/2

- OS2.2 – ottimizzazione offerta di sosta
  - ✓ *ridefinizione delle politiche di sosta*
  - ✓ *eliminazione della sosta su strada e creazione di parcheggi di scambio nella cintura esterna al centro urbano e di parcheggi di destinazione a servizio di aree residenziali e di poli attrattori*
  - ✓ *implementazione di sistemi ITS a servizio della sosta*
  - ✓ *favorire l'intermodalità in corrispondenza dei parcheggi di interscambio*
- OS2.3 – efficienza trasporto pubblico
  - ✓ *promuovere l'uso del mezzo pubblico*
  - ✓ *favorire l'interscambio modale*
  - ✓ *creare linee di forza del trasporto pubblico (linee ad alta frequenza e ad alta capacità / sistema della filovia)*
  - ✓ *implementare sistemi ITS a servizio del trasporto pubblico*

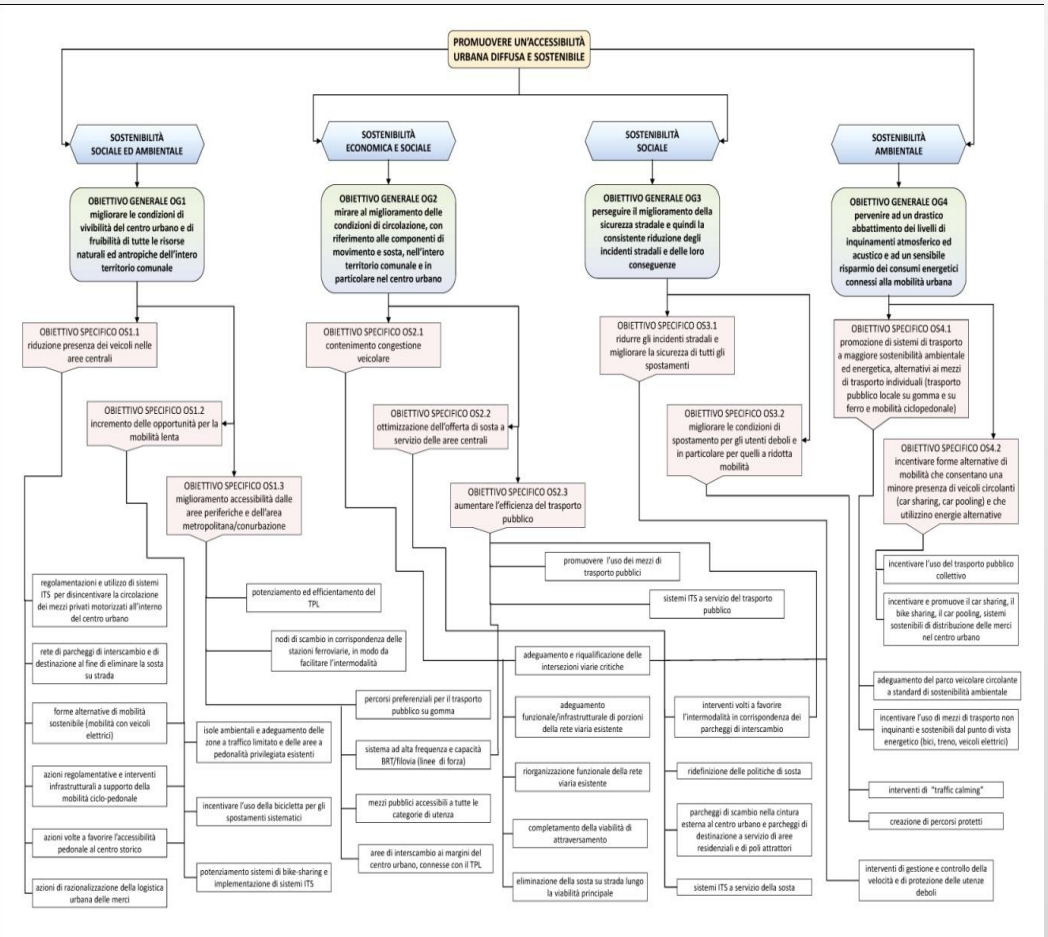
Linee strategiche di sostenibilità sociale

- Sono relativi all'obiettivo generale OG3 di miglioramento della sicurezza stradale e sono raggruppati con riferimento ai relativi obiettivi specifici:
  - OS3.1 – riduzione incidenti stradali
    - ✓ *adeguamento e riqualificazione dei nodi e dei tratti stradali critici per la sicurezza*
    - ✓ *riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli*
  - OS3.2 – salvaguardia utenti deboli
    - ✓ *realizzazione di interventi di traffic calming*
    - ✓ *creazione di percorsi protetti*

Linee strategiche di sostenibilità ambientale

- Sono relativi all'obiettivo generale OG4 di abbattimento dei livelli di inquinamento legati alla mobilità e sono raggruppati con riferimento ai relativi obiettivi specifici:
  - OS4.1 – sistemi a maggiore sostenibilità ambientale ed energetica
    - ✓ *incentivare l'adeguamento del parco veicolare circolante a standard di sostenibilità ambientale*
    - ✓ *incentivare l'uso di mezzi di trasporto non inquinanti e sostenibili dal punto di vista energetico (bici, treno, veicoli elettrici)*
  - OS4.2 – forme alternative di mobilità
    - ✓ *incentivare l'uso del trasporto pubblico collettivo*
    - ✓ *incentivare e promuove il car sharing, il bike sharing, il car pooling, sistemi sostenibili di distribuzione delle merci nel centro urbano*

L'Aggiornamento del PGTU di Pescara: schema di piano (versione 2)



Modificare, integrare, condividere lo schema di Piano

- Finalità incontro 1
  - Valutare **schema di piano versione 1**
  - Condividere uno **schema di piano versione 2** da sottoporre a Giuria Cittadini

Partecipanti invitati 1/2

Ente/Associazione	Stakeholder
Associazione La Nuova Pescara	
Ordine architetti PE	
Ordine ingegneri PE	
Collegio geometri PE	
CCIAA PE	
Confcommercio PE	
Adiconsum Abruzzo	
UGL pescara	
CNA Pescara	
Confartigianato PE	
AUSL Pescara	
Agenzia Entrate	
Tribunale Pescara	
Marina di Pescara	
Fondazione Pescarabruzzo	
Trenitalia	
CTV logistica	
Rattenni trasporti	
CAP Ciclisti anonimi pescaresi	
TUA Abruzzo	
Miladonnambiente	
Bicincittà	
Ecocitycar	
BIKE2LIKE	
CISL	
ECF Bruxelles	
FIAB	
Agenzia del Demanio	

Partecipanti invitati 2/2

Ente/Associazione	Stakeholder
FAS Trasporti	
ANCI Abruzzo	
Interporto	
Pescara Parcheggi	
Poste italiane - Mobility Manager	
ARTA Abruzzo	
wwfAbruzzo	
legambienteAbruzzo	
Ambiente e é vita	
Italia Nostra	
LIPU	
Archeoclub PE	
Marevivo	
FIAB Pescarabici	
ASL	
Cgil Abruzzo	
CISL Abruzzo	
CNA Abruzzo	
Compagnia delle Opere Abruzzo e Molise	
Confartigianato Abruzzo	
Confcommercio Abruzzo	
Confcooperative Abruzzo	
Confesercenti Abruzzo	
Confindustria Abruzzo	

Prossimi step

- Questionario individuale
- Proposte di modifiche allo schema di piano (Post-it)
- Discussione sullo schema di piano e sulle modifiche
- Condivisione schema di piano versione 2

Grazie per l’attenzione